திரு. க. பாரமலை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிற அந்தப் பாலங்கள், மிக செங்குத்தான மலைப்பகுதியின் அருகே உள்ள இடங்கள். அதிலே ஒரு முழங்கால் அளவு தண்ணீர் வந்தால் கூட, அந்த இடத்தைக் கடக்க முடியாது. விவசாயத்திற்குச் செல்கிற மக்கள் கூட, அப்படி தண்ணீர் வரும்காலத்தில், வீடு திரும்ப வேண்டும் என்றால், பல மணி நேரம் காத்திருந்து பிறகே செல்லக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த அவசியத்தைக் கருதி, துரிதமான நடவடிக்கை எடுத்து அந்தப் பாலத்தைக் கட்டுவதற்கு அரசு ஆணையிட முன் வருமா? என்று அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கெனவே பதில் சொல்லிவிட்டேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க வினா எண்கள். 605, 606, 607, 608 ஆகியவை ஒத்திவைக்கப்படுகின்றன.

பேருந்துக் கட்டண உயர்வு.

*வினா எண் 609—திரு. கு. ரமணி: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1980 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் உயர்த்தப்பட்டுள்ள பஸ் கட்டண உயர்வு மிக அதிகமானது என்ற எதிர்ப்பு தமிழகமெங்கும் ஏற்பட்டுள்ளது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதைக் குறைக்க அரசு ஆலோசிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. ச. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகம் பூராவும் அதை எதிர்த்தது என்று சொல்ல முடியாது. சில இடங்களில் சுற்றுப் பயணம் செய்து பார்த்தபோது, கட்டணத்தை இப்படி திடீரென்று உயர்த்தியது தவறு. உயர்த்தியது பொதுவாக தவறு இல்லை என்றாலும், படிப்படியாக உயர்த்தியிருக்கலாம் என்ற அளவில் கருத்துக்கள் பொதுமக்களிடம் இருந்து பெறப்பட்டன. அதன் அடிப்படையில் தான் 1980 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 17 ஆம் நாள் முதல் கட்டணங்களைக் குறைத்திருக்கிறோம்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பஸ் கட்டணம் உயர்ந்திருக்கிறது என்பதை இங்கேயும் எல்லாக் கட்சிகளும் எதிர்த்திருக்கின்றன. பொதுமக்களும்

கடுமையாக எதிர்த்திருக்கிறார்கள். பெட்ரோல், டீசல் போன்றவற்றை வீண் விரயம் செய்யாமல், சிக்கனப் படுத்தும் முறையை சி.ஆர்.சி. போன்ற இடங்களில் பயன்படுத்தப்படுகிறது. அதே முறைகளைப் பயன்படுத்தி டீசல், பெட்ரோல் சிக்கனம் செய்து கட்டணங்களைக் குறைப்பதற்கு அரசு முயற்சிக்குமா அல்லது உயர்த்துவதற்கான யோசனையைக் கைவிடுமோ என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பெரிய எதிர்ப்பு இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். இங்கே நான் ஒரு கருத்தைச் சொல்ல வேண்டுமென்றால் எதிர்ப்புகள் இருந்தாலும் எதற்காகச் செய்கிறோம் என்பதை நாம் பார்த்தாக வேண்டும். வீண் விரயமாகிறது என்று சொன்னார்கள். அப்படி வீண் விரயமாகவில்லையென்பதுதான் இங்கிருக்கிற கணக்கு. சி.ஆர்.சி.யில் ஒரு முறையைக் கடைப்பிடிப்பதால் லாபம் வருகிறது என்று சொன்னார்கள். எல்லாயிடங்களிலும் அது கடைபிடிக்கப்பட்டு வருகிறது. சி. ஆர். சி. உங்களுக்குத் தெரிந்திருப்பதால் சொல்கிறீர்கள். மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் அதே முறை கடைப்பிடிக்கப்படுகிறது அங்கே எந்தவிதமான விரயமும் செய்யப்படவில்லை. விலையேற்றம் காரணமாக இப்படிப்பட்ட பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டிருக்கிறதே தவிர ஏற்கனவே இலாபத்தில் ஓடிக்கொண்டிருப்பது எந்தவிதமான விலையேற்றமும் இல்லாமல் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருந்தால் ஏற்றுக் கொள்ளலாம். ஏற்கனவே இலாபத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்தது இன்று நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்றால் மற்றப் பொருள்களின் விலைகள் ஏறியிருக்கின்றன. அடுத்துவரும் கேள்விக்கு எல்லாம் பதில்களும் சொல்ல இருக்கிறேன்.

திரு. ஏ. சி. சண்முகம்: பஸ் கட்டண உயர்வு அதிகம் என்பது ஒரு பக்கமிருக்க மற்ற மாநிலங்களைவிட தமிழ்நாட்டில் பஸ் கட்டணம் குறைவு என்பதை அரசு அறியுமா? போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கட்டணங்களை ஏற்றவில்லை என்பதால் உலக வங்கி கொடுக்க வந்த முன் பணம் தற்போது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லியது அவ்வளவும் உண்மை. பக்கத்து மாநிலங்களில் இருப்பதைவிட மிக மிகக் குறைவான கட்டணத்தைத் தான் நாம் வசூல் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். இங்கே நகரப் பேருந்தைப் பொறுத்தவரையில் எனக்கு கொஞ்சம் கால அவகாசம் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பாதியில் மணி அடித்து விடாதீர்கள். இது மிகவும் முக்கியமான பிரச்சினையாக இருப்பதால் இதை விளக்குவதற்காக நான் இந்த நேரத்தைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும் என்று நான் விரும்புகிறேன். சொல்வதற்கு நிறைய கருத்துக்கள் இருக்கின்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நிறைய வினாக்கள் இருக்கின்றன. துணை வினாவும், பதிலும் சுருக்கமாக இருக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: நகரப் பேருந்துகள், பொறுத்தவரை நாம் இப்போது வசூலித்துக் கொண்டிருக்கிற தொகை 48 கிலோ மீட்டருக்கு ரூபாய் 1.45 வசூலிக்கிறோம். அதே நேரத்தில் கர்நாடகா மாநிலத்தில் ரூபாய் 3.75 இதே 48 கிலோ மீட்டர் கொண்டுபோய் விடவேண்டுமானால் வசூலிக்கிறார்கள். கேரள மாநிலத்தில் ஏறத்தாழ மூன்று ரூபாய் வசூலிக்கிறார்கள். ஆந்திர மாநிலத்தை எடுத்துக் கொண்டால் ரூபாய் 2.60 வசூலிக்கிறார்கள். மற்றப் பேருந்துகளுக்கு இங்கே ரூபாய் 31.25 வசூலிக்கும் இடத்தில் கர்நாடகாவில் ரூபாய் 40 என்றும், ஆந்திராவில் ரூபாய் 37.50 என்றும் வசூலிக்கிறார்கள். எனவே நாம் எந்த வகையிலும் பஸ் கட்டணத்தை அதிகமாக்கிவிடவில்லை. இன்றைய தினம் இருக்கிற சூழ்நிலை, கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டிய சூழ்நிலைக்கு நாம் தள்ளப்பட்டிருக்கிறோமே தவிர நாம் உயர்த்த வேண்டுமென்று நினைக்கவில்லை. டீசல் விலை 1976 ஆம் ஆண்டில் இருந்ததைவிட இன்றைய தினம் ரூபாய் 1.30 உயர்ந்திருக்கிறது. ஒரு கிலோ மீட்டர் ஓட, டீசலுக்கு மட்டும் நாற்பது காசு அதிகமாகச் செலவழிக்க வேண்டியிருக்கிறது. 1974 ஆம் ஆண்டு ஒரு முறை கட்டணத்தை உயர்த்தினர்கள். பிறகு 1976 ஆம் ஆண்டில் ஒரு முறை உயர்த்தினார்கள். இதற்கு இடைப்பட்ட காலத்தில் மற்றப் பொருள்களின் விலைகள் ஏறவில்லை. ஆனால் நன்மை கருதி கட்டணத்தை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள் என்று நம்புகிறேன். அதற்குப் பிறகு பொருள்களின் விலையேற்றம் காரணமாக அன்றைய தினம் பாடி கட்டுவதற்கு, சேஸிஸ் வாங்க மொத்த விலை ரூபாய் 1,40,000. ஆனால் இன்றைய தினம் அதற்கு ரூபாய் 2,60,000 ஆகிறது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதேபோல் டீசலைப் பொறுத்தவரையில் 1976 ஆம் ஆண்டில் கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கு முன்பே அன்றைய தினம் இருந்தற்கு ரூபாய் 1.30 விலை அதிகமாக ஆகியிருக்கிறது. பஞ்சாபில்கூட அங்கே சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பேசும்போது இந்திரா காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த மூன்று சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் நிச்சயமாக கட்டணத்தை உயர்த்தித்தான் ஆக வேண்டும் என்றுகூட பேசியிருக்கிறார்கள். நாம் இதை உயர்த்தக் காரணம் பல போக்குவரத்து கழகங்களை இன்னும் பிரித்து அமைக்கவேண்டிய சூழ்நிலைக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம். உதாரணமாக, கே. டி. சி., பி. ஆர். சி. சி. ஆர். சி.

1981 ஏப்ரல் 2]

சி.டி.சி., இவை அதிகப் பரப்பளவைக் கவனித்துக் கொண்டிருப்பதால் சில கிராமங்களை நேரடியாகப் பார்த்துக் கொடுக்க முடியாத நிலை இருக்கிறது. எனவே இந்த அரசாங்கத்தின் திட்டம் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற முறையில் அமைக்க வேண்டுமென்று நாம் திட்டம் போட்டிருக்கிறோம். சென்னை நகரில் படிக்கட்டுப் பயணம் எவ்வளவு சிரமமாக இருக்கிறது என்பது அனைவருக்கும் தெரியும். 400 புதிய பேருந்துகளைப் போட வேண்டும் என்று பார்த்தோம். 400 புதிய பேருந்துகளைப் போட வேண்டுமென்று நாங்கள் திட்டம் போட்டோம். 400 பழைய பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன, அவை ரொம்ப மோசமாகயிருக்கின்றன என்ற காரணத்தால், ஆனால் விலை உயர்வு காரணமாக அதைச் செய்ய முடியாத நிலைக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம். இது வரையில் ஏறத்தாழ 12 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் நஷ்டமாகியிருக்கிறது.

ஏறக்குறைய 70 கோடி கடன் பெறுகின்ற சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. இன்னும் கூட உலக வங்கி 12 கோடியே 60 இலட்சம் கடன் கொடுப்பதாக ஒப்புக் கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் இன்றையதினம் இந்த பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தினால்தான் கொடுக்க முடியும், இல்லாவிட்டால் நஷ்டம் ஏற்படும் என்று சொல்லி விட்ட காரணத்தினால், சென்னையிலே மட்டும் இதற்கான வண்டிகளை விடுவதற்கான வழியில்லாமல் இருக்கின்றது என்பதைச் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். அதேபோன்றுதான், பல இடங்களில் பணி மனைகள் அமைக்க வேண்டியிருக்கிறது.

(முற்பகல் 10-00)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் முன் அனுமதியோடு பேரவையின் வினா-விடை நேரத்தை நீட்டிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: எனக்கிருக்கின்ற எண்ணமெல்லாம் ஏற்கனவே இந்த போக்குவரத்து வசதியைப் பெற்றிருப்பவர்கள் ஒரு 20 பைசா, 30 பைசா கூட கொடுத்து விடலாம். இப்போது வசதி இல்லாத காரணத்தால், மேலும் பேருந்து வசதிகளை செய்து கொடுக்க முடியவில்லை. எனவே, தங்கள் ஒத்துழைப்பைத் தரக் கூடாதா என்பதை உங்களுக்குக் கேள்வியாக வைக்கிறேன். நீங்கள் சொல்லலாம், ஏன் அரசாங்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை வரும்போது விரிவாகப் பேசிக் கொள்ளலாம். இப்போது சுருக்கமாகச் சொல்லுங்கள்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY TRILONET IMPHS

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: அதோடு, உலக வங்கியைப் பொறுத்தவரையிலும் சரி அல்லது அரசாங்கம் வாங்குவதாக இருந்தாலும் சரி, இதிலே காலதாமதம் ஏற்படுகின்ற காரணத்தினால், அதாவது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டமில்லாத வகையிலேதான் இந்த வசதிகளைச் செய்து தர முடியும். என்னைப் பொறுத்தவரை இங்கே இடமில்லாமல், நின்று போகின்ற பயணிகளைப் பார்த்து, படியில் தொங்கிக் கொண்டு போகின்ற பயணிகளைப் பார்த்து நின்று விடுகின்றவர்களுக்கு பேருந்து வசதிகளைச் செய்து தர வேண்டுமென்று முடிவெடுத்திருக்கிறோம். அதற்கான முழு ஒத்துழைப்பையும் தருவீர்கள் என்ற நம்பிக்கை இருக்கின்ற காரணத்தினால், உங்கள் முழு ஒத்துழைப்பைத் தர வேண்டுமென்று விரும்புகிறேன்.

திரு. க. அன்பழகன்: தலைவர் அவர்களே இன்றைய தினம் அமைச்சர் அவர்கள் இப்படிப்பட்ட ஒரு விடை அளித்தது எதிர்காலத்தில் இது ஒரு முன் உதாரணமாகிவிடும். தாங்கள் இதை அனுமதிக்கக் கூடாதென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். காரணம் என்னவென்றால் அமைச்சர்கள் கேள்விக்கு விடை அளிக்கின்ற வகையில் இருந்தால் அடுத்த கேள்வியைக் கேட்பவருக்கு ஒரு கருத்தைத் தருவதற்கு பயன்படுவதாக இருக்க வேண்டும். முழு விளக்கமும் தர வேண்டுமென்பதல்ல. விளக்கம் தருகின்ற வகையிலே விவாத அடிப்படையிலே இந்த மன்றத்தில் பேசுவது கேள்வியைக் கேட்பவரும் அப்படி விவாதம் நடத்துகின்ற வகையிலே கேள்வியை கேட்கும்படி அமைந்துவிடக்கூடாது. எனவே கேள்வி நேரத்தில் இப்படிப்பட்ட வாதங்கள் அமைச்சர் அவர்களின் இப்படிப்பட்ட பதில் இடம்பெறாத வகையில் நீங்கள் அறிவுறுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ஏற்கனவே நான் அமைச்சர் அவர்களிடம் சொல்லிவிட்டேன். சுருக்கமாகக் கேள்விக்குப் பதில் மட்டும் இருந்தால்போதும் என்பதாக. திரு. கிருஷ்ணமூர்த்தி.

திரு வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே பஸ் கட்டண உயர்வு தமிழ்நாடு பூராவும் அரசாங்கமே பேருந்துகளை நடத்துகின்ற சந்தர்ப்பம் இருக்குமானால் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லுகின்ற விளக்கத்தை நாம் ஏற்றுக்கொண்டு நாம் கொடுக்கக்கூடிய கட்டணங்கள் அரசாங்கத்திற்கு செல்லுகின்ற காரணத்தினால் அதை நாம் ஏற்றுக்கொள்ளலாம். ஆனால் தமிழ்நாட்டிலே இன்னும் தேசியமயமாக்கப்படாத பேருந்துகள் நிறைய இருகின்றன. அமைச்சர் அவர்களுடைய பதிலை வைத்துக்கொண்டு

1981 எப்ரல் 2]

அவர்கள் அதிகமான கட்டணத்தை ஏற்றுவதற்கு இதையே முன் உதாரணமாகக் காட்டிக் கொள்ளலாம். என்னுடைய கேள்வியெல்லாம் அரசாங்கம் தன்னுடைய பேருந்துகளை ஓட்டாத வழித்தடங்களில் தனிப்பட்டவர்கள் பஸ்களை ஓட்டுகின்ற சமயத்திலே அதிகமான கட்டணங்களை வசூலிக்கிறார்கள். அரசாங்கம் அப்படி ஓட்டுகின்ற சமயத்தில் ஒரு காம்படிஷன் ஏற்படுகிறது. அந்தச் சமயத்தில் தனிப்பட்டவர்கள் கூட அந்தக் கட்டணத்தை குறைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். (குறுக்கீடு) * *

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ஒருவருக்கு ஒருவர் இவ்வாறு பேசிக் கொள்ளக் கூடாது. அமைதியாக இருக்க வேண்டும் *என்ற வார்த்தை அவைக் குறிப்பிலே இருக்கவேண்டாம்.

திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி: என்னுடைய கேள்வியெல்லாம் தனிப்பட்டவர்கள் பேருந்துகளை ஓட்டுகின்ற மார்க்கங்களில் அரசாங்கப் பேருந்துகள் ஓடுகின்ற காரணத்தினால் போட்டிகள் ஏற்பட்டு அரசாங்கக் கட்டணம் குறைவாக இருக்கின்றதால் தனிப்பட்டவர்களும் அந்தக் கட்டணத்தைக் குறைத்துக் கொள்ளுகிறார்கள். அந்த முறையைப் போக்குவதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி செய்யுமா என்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே அதுபோன்று அரசாங்கப் பேருந்துகள் இல்லாத இடங்களில் தனியார்கள் அதிக கட்டணம் வைத்துக்கொண்டு லாபம் ஈட்டுவதாக பல முறைகள் எடுத்துச்சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. என்றாலும் நம்மைப் பொறுத்தவரை இங்கே தனிப்பட்ட பேருந்துகள் தனியார் துறையிலே அப்படி அதிகமான கட்டணம் வசூலித்தால் அவர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க முடியும்; அதற்குச் சட்டத்திலே இடமிருக்கிறது. மேலும் நான் இங்கே சொல்லிய பதிலை வைத்துக்கொண்டு கட்டணத்தை உயர்த்திவிடுவார்கள் என்றும் சொல்கிறார்கள். அரசாங்கத்தினுடைய உத்தரவில்லாமல் கட்டணத்தை உயர்த்த முடியாது என்பது மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கும் தெரியும். ஆகவே அவ்வாறு ஏற்படாது.

---

*மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

திரு. என். வரதராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே பிற மாநிலங்களுடன ஒப்பிட்டு நம்முடைய பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவது என்ற அளவில் நாம் பார்க்காமல் மொத்தத்திலே இன்று 63 விழுக்காடு வறுமைக் கோட்டிற்கு கீழே வாழும் மக்கள் தமிழகத்தில் இருப்பதால் கட்டணத்தை உயர்த்துவது அவர்களுக்கு கஷ்டங்களை ஏற்படுத்துகிறது என்ற உணர்விலே இருந்து ஏற்கனவே மத்திய அரசு கடந்த ஐந்து ஆறு ஆண்டுகளில் பெட்ரோல், டீசல் மீது கலால் வரியும், வருமான வரியும், விற்பனை வரியும் உயர்த்திக் கொண்டே போவதைத் தடுக்க வேண்டுமென்று, இந்த மக்களின் சார்பிலே இந்த வரிகளை ரத்து செய்தாலே கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இருக்க முடியும் என்று ஒரு பொது கருத்து இருக்கிறதே, அதை இந்த மாநில அரசு வற்புறுத்துமா என்பதை அறிய விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பக்கத்திலே இருக்கின்ற மாநிலங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்த்து, அதற்கேற்ப செய்யவேண்டுமென்று நாங்கள் சொல்லவில்லை. அங்கே அதிகமாக இருக்கிறது, நாங்கள் உயர்த்தினாலும் கூட, நிச்சயமாகச் சொல்கிறேன், அந்த அளவிற்கு வராது; அதைவிடக் குறைந்த அளவிற்குத்தான் இருக் கும். இருந்தாலும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களின் எண்ணத்தை மத்திய அரசாங்கத்திற்குப் பிரதிபலிக்க நாங்கள் தயாராக இருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கைத்தறித் துணிகளுக்கு நவீன வடிவமைப்பு நிலையம் அமைக்கும் திட்டம்.

*வினா எண். 610—திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு கைத்தறி-கதர்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடை யளிப்பாரா?

கைத்தறித் துணியில் உற்பத்தியைப் பெருக்க நவீன வடி வமைப்பு நிலையம் அமைக்கும் திட்டம் ஏன் இன்னும் செயல் படுத்தப்படாமல் உள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். என். இராசேந்திரன்: நவீன வடிவமைப்பு நிலையங்கள் மதுரை, திருச்சி, கோயம்புத்தூர், சேலம் ஆகிய இடங்களில் அமைக்கப்பட்டு செயல்பட்டு வருகின்றன.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலை வர் அவர்களே, நவீன வடிவமைப்புடன் தயாரிக்கப்படும் கைத்தறித் துணிகளின் டிசைன்கள் பார்ப்பதற்கு அழகாகவும்